



COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE
ACIDENTES AERONÁUTICOS
SUMA DE INVESTIGAÇÃO



1. Informações Factuais

1.1. Informações Gerais

1.1.1 Dados da Ocorrência

DADOS DA OCORRÊNCIA			
Nº DA OCORRÊNCIA	DATA - HORA	INVESTIGAÇÃO	SUMA Nº
---	27/FEV/2012 21:00 (UTC)	SERIPA V	A-088/CENIPA/2013
CLASSIFICAÇÃO DA OCORRÊNCIA	TIPO DA OCORRÊNCIA	COORDENADAS	
ACIDENTE	PERDA DE CONTROLE NO SOLO	27°36'42"S	048°40'22"W
LOCALIDADE	MUNICÍPIO	UF	
AERoclUBE DE SANTA CATARINA (SSKT)	SÃO JOSÉ	SC	

1.1.2 Dados da Aeronave

DADOS DA AERONAVE		
MATRÍCULA	FABRICANTE	MODELO
PP-HOR	NEIVA	56-C-1
OPERADOR	REGISTRO	OPERAÇÃO
AERoclUBE DE SANTA CATARINA	PRI	INSTRUÇÃO

1.1.3 Pessoas a Bordo / Lesões / Danos Materiais

PESSOAS A BORDO / LESÕES								
A BORDO		LESÕES					DANOS À AERONAVE	
		Ileso	Leve	Grave	Fatal	Desconhecido		
Tripulantes	2	-	2	-	-	-	X	Sim
Passageiro	-	-	-	-	-	-		Não
Total	2	-	2	-	-	-		Desconhecido
Terceiros	-	-	-	-	-	-		

2. Histórico do voo

A tripulação da aeronave realizava uma missão de toque e arremetida do curso de Piloto Privado – Avião (PPR), no Aeroclube de Santa Catarina (SSKT).

Após o último pouso realizado pelo aluno (oitava missão), o instrutor assumiu o comando da aeronave com o intuito de demonstrar uma perda de reta na decolagem e verificar as correções do aluno.

Assim sendo, durante a corrida de decolagem, o instrutor aplicou pedal direito para induzir uma perda de reta. Ao perceber que o aluno não realizou as correções esperadas por ele, o instrutor aplicou motor e tentou corrigir o erro com pedal.

A aeronave decolou com uma trajetória de 90° defasada à direita do eixo de decolagem, vindo a colidir com uma cerca e uma árvore, localizada a 45 metros da lateral direita da pista.

A aeronave teve danos consideráveis na fuselagem, no motor, na hélice, na cabine e nas asas.

Os tripulantes sofreram lesões leves.

3. Comentários

Segundo o relato dos pilotos, após o último pouso realizado pelo aluno (oitava missão), o instrutor assumiu o comando da aeronave com o seguinte call out: “ESTÁ COMIGO”.

Na sequência, durante a decolagem, o instrutor aplicou pedal direito para induzir uma perda de reta. Neste momento, segundo o próprio instrutor, ele esperou que o aluno reassumisse o comando e corrigisse a trajetória da aeronave, o que não ocorreu.

Não foi estabelecido em "briefing" a simulação de perda de reta na decolagem.

Não foi estabelecido em "briefing" qual atitude deveria ter sido tomada pelo aluno e qual o “call out” previsto entre o instrutor e o aluno para a simulação de perda de reta na decolagem, como por exemplo: “ESTÁ COMIGO” ou “ESTÁ CONTIGO”.



Figura 1 - Vista frontal dos danos.



Figura 2 - Vista lateral dos danos.

4. **Fatos**

- a) os pilotos estavam com os Certificados Médicos Aeronáuticos (CMA) válidos;
- b) o instrutor estava com o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) válido;
- c) o instrutor era qualificado e possuía 317:00 horas de voo totais, sendo 64:00 horas de voo no modelo;
- d) o aluno estava em formação de Piloto Privado Avião (PPR);
- e) a aeronave estava com o Certificado de Aeronavegabilidade (CA) válido;
- f) a aeronave estava dentro dos limites de peso e balanceamento;
- g) os serviços de manutenção foram considerados periódicos, estando as cadernetas de célula, motor e hélice atualizadas;
- h) após o pouso o instrutor simulou uma perda de reta de decolagem;
- i) aluno não reagiu como o instrutor esperava;
- j) o instrutor aplicou motor e tentou corrigir o erro com pedal;
- k) a aeronave decolou em uma trajetória de 90° defasada com a pista;
- l) a aeronave colidiu com uma cerca e uma árvore, localizada a 45 metros da lateral direita da pista;
- m) aeronave teve danos consideráveis na fuselagem, motor, hélice, cabine e asas; e
- n) os pilotos sofreram ferimentos leves.

5. **Ações Corretivas**

Ocorrências Aeronáuticas dessa natureza já foram objeto de estudo e emissão de Recomendações de Segurança de Voo em outras investigações. Além disso, os Serviços Regionais de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA) têm realizado ações constantes de prevenção juntos às Escolas de Aviação e Aeroclubes.

6. Recomendações de Segurança de Voo

Não há.

Em, 21 de outubro de 2013.

